

## Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond

Opgericht 7 januari 1899

### Bulletin KNOB

Onafhankelijk peer-reviewed wetenschappelijk tijdschrift van de KNOB, mede mogelijk gemaakt door RMIT/Faculteit Bouwkunde, Technische Universiteit Delft ISSN 0166-0470

### Hoofdreductie

Dr. Marie-Thérèse van Thoor (Technische Universiteit Delft)

### Redactie

Prof. dr. Lex Bosman (Universiteit van Amsterdam)

Dr. Reinout Rutte (Technische Universiteit Delft)

Dr. Freek Schmidt (Vrije Universiteit Amsterdam)

Dr. Guido Steenmeijer (De Fabryck – Bureau voor Gebouwhistorisch Onderzoek)

Dr. Gabri van Tussenbroek (Bureau Monumenten & Archeologie Amsterdam/Universiteit Utrecht)

Drs. Caroline Gautier (eindredacteur)

Drs. Ulrica Yland (vertaler)

### Kopij voor het Bulletin KNOB

Voor auteursinstructies zie:

www.knob.nl/bulletin/richtlijnen-voor-auteurs

Voorstellen voor kopij graag als synopsis, met enkele relevante afbeeldingen, aanleveren bij:

Bulletin KNOB

t.a.v. Dr. Marie-Thérèse van Thoor, hoofdreducteur

Postbus 5043, 2600 GA Delft

015 2781535, info@knob.nl

### Abonnementen en lidmaatschap KNOB

Algemeen: € 68,00; t/m 27 jaar: € 26,00; vanaf 65 jaar:

€ 52,00; instellingen: € 130,00.

Het lidmaatschap wordt aangegaan voor de duur van een kalenderjaar en wordt stilzwijgend verlengd. U kunt uw lidmaatschap schriftelijk beëindigen, via post of email, vóór 1 november van het lopende jaar.

### Bureau KNOB

Postbus 5043, 2600 GA Delft

015 2781535

info@knob.nl

www.knob.nl

### Bestuur KNOB

Drs. Henri Lenferink (voorzitter), Drs. Henk Jansen

(vice-voorzitter), Dr. mr. Geert Medema (secretaris),

Arthur Met (penningmeester), Ir. Jacqueline de Graauw (lid),

Pieter Baars (lid)

### Druk en lay-out

Weevers Grafimedia, Postbus 22, 7250 AA Vorden

## INHOUD

Pepijn van Doesburg

Woekeren met de ruimte. Nieuw licht op de middeleeuwse plannen voor zuidwaartse voltooiing van het Domschip te Utrecht

133

Simon Groenveld

Schenkingen van gebrandschilderde glazen in Holland in de zestiende en zeventiende eeuw. Ontwikkelingen in argumenten en methoden

142

Gerhard Geerken

‘Die Vorliebe der Niederländer für helle, freundliche Zimmer’.

Oldenburgs stucwerk in Nederland tussen 1775 en 1925

158

Niels van Neck

Een Apeldoorns ‘onderonsje’. De veelbesproken prijsvraag voor een protestantse kerk te Apeldoorn (1890-1891)

170

Publicaties

Elizabeth den Hartog en John Veerman (red.),

De Pieterskerk in Leiden. Bouwgeschiedenis, inrichting en gedenktekens (recensie Karel Emmens)

180

Konrad Ottenheim, Krista De Jonge en

Monique Chatenet (red.), Public Buildings in

Early Modern Europe (recensie Ronald Stenvert)

181

**Summaries**

182

**Auteurs**

184

*Afbeeldingen omslag*

*Voorzijde: Voorgevel van het ontwerp voor een protestantse kerk in Apeldoorn Liefde is 't fundament, ontworpen door P. du Rieu (Collectie CODA Archief, Archief Hervormde Gemeente Apeldoorn en Het Loo)*

*Achterzijde: Gezicht op de schipruïne van de Dom van Utrecht vanuit het noordwesten in de richting van de zuidelijke kapellen. Tekening door Herman Saftleven, 1674 (Het Utrechts Archief, collectie beeldmateriaal, 28627)*

**BULLETIN KNOB**

**Jaargang 111, 2012, nummer 3**

# Woekeren met de ruimte

## Nieuw licht op de middeleeuwse plannen voor zuidwaartse voltooiing van het Domschip te Utrecht

### Pepijn van Doesburg

Het schip van de Dom van Utrecht, het voornaamste religieuze bouwwerk van de Noordelijke Nederlanden, werd nooit voltooid en stortte mede daardoor in tijdens een zware storm in 1674. Het had een zevenbeukige opzet, met dubbele zijbeuken langs het middenschip, aan weerszijden nog eens geflankeerd door een reeks kapellen (afb. 1). De stenen gewelven in het middenschip en de luchtbogen om deze te schoren kwamen echter niet tot stand, evenmin als de tweede (buitenste) zijbeuk met aansluitende kapellen van de vier westelijke traveeën aan de noord- en zuidzijde. Aan de noordkant werd nog een begin gemaakt met de bouw, aan de zuidzijde stond de tot het belendende kapittel van Oudmunster behorende Heilig-Kruiskapel in de weg. Pogingen van het Domkapittel om deze overoude kapel afgebroken te krijgen liepen spaak, en opdrogende geldbronnen gaven het ambitieuze bouwproject de doodsteek. Tot zover het gangbare verhaal. Maar nadere bestudering van enkele documenten toont dat het Domkapittel het er niet bij liet zitten en een tot dusver onbekend alternatief plan ontwikkelde om het schip alsnog te kunnen voltooiën.

Directe aanleiding voor het schrijven van dit artikel was de omstandigheid dat er in Utrecht nu concretere plannen dan ooit leven om het schip van de Dom te herbouwen.<sup>1</sup> Dergelijke plannen vormen mogelijk een bedreiging voor de archeologische resten van de Heilig-Kruiskapel onder het Domplein. Wellicht kunnen de uitkomsten van dit artikel een bijdrage leveren aan de discussie over de vorm waarin een al dan niet reële en wenselijke herbouw gestalte kan krijgen.

### Van uitstulping tot kapel

Als enig onderdeel van het schip bleven na de storm van 1674 de drie voltooide zuidelijke kapellen met direct aangrenzende zijbeuktraveeën intact. De meest westelijke daarvan, de Zoudenbalchkapel, werd in 1847 alsnog gesloopt. Kort voor die tijd werden er enkele plattegronden vervaardigd waarop de voor afbraak genomineerde kapel werd vastgelegd.<sup>2</sup> Deze plattegronden vertonen allemaal een merkwaardige uitstulping, een soort extra steunbeer tegen de westelijke wand van de kapel, op korte afstand van de hoeksteunbeer. De zuidkant van de uitstulping staat haaks op de muur, de noordkant verloopt schuin (afb. 2). Aan dit vreemde bouwelement is tot nu toe nauwelijks aandacht besteed. In de literatuur is er geen vermelding van te vinden.

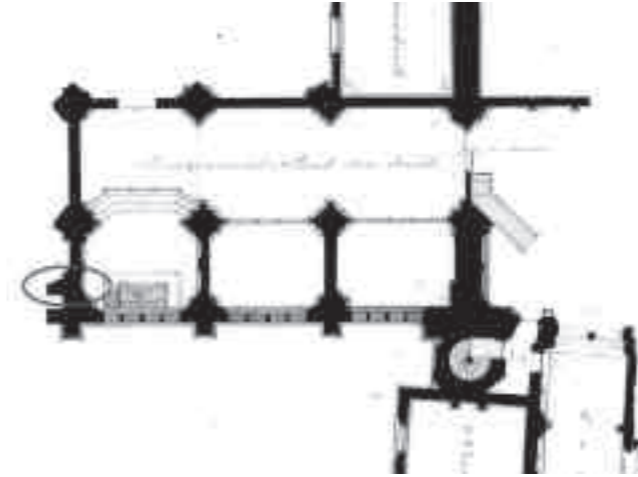
Zelfs de bekende beschrijving van de Dom door E.J. Haslinghuis en C.J.A.C. Peeters blijkt geen enkel aanknopingspunt te bieden.<sup>3</sup> Het bouwelement komt niet voor op de beschikbare moderne reconstructieplattegronden of -modellen van het schip, maar is wel aangeduid in het plaveisel van het Domplein, waar de omtrek van het verdwenen schip is weergegeven.

Waartoe diende deze steunbeer? Er viel op die plek niets te steunen, dus een andere functie ligt voor de hand. Een tekening door Jan de Beyer uit 1745 van de deels ingestorte Dom en de Heilig-Kruiskapel vanuit het zuidwesten biedt uitkomst (afb. 3). Precies ter hoogte van de plek waar op de plattegrond de uitstulping voorkomt, is het bovenste gedeelte van een geprofileerde muurpijler zichtbaar, waarop een spitsboog in westelijke richting had moeten aansluiten (afb. 3a). Ook de pijler op de grens van de Zoudenbalchkapel en het aansluitende zijbeukvak is nog net te ontwaren; deze had eveneens een spitsboog in westelijke richting moeten dragen. Op de wand tussen de twee pijlers beeldt De Beyer een smalle blinde nis af die tot de top van het muurvak reikt.<sup>4</sup> Opvallend genoeg tekende hij de zuidwestelijke hoeksteunberen van de Zoudenbalchkapel als keurig met hoekblokken afgewerkte bouwdelen. Zelfs de balustrade op de westelijke muur is al geplaatst, precies tot aan de muurpijler. Uit deze gegevens valt af te leiden dat ten westen van de Zoudenbalchkapel een kapel was gepland van geringere diepte: de naar het westen door te trekken spitsbogen en de afgewerkte hoeksteunberen laten geen andere conclusie toe. Het merkwaardige bouwelement blijkt hiermee de aanzet te zijn voor een terugspringende buitenmuur van het schip.

Het boeiende nu aan deze constatering is dat de geplande zuidwestelijke pijler van deze ondiepe kapel iets ten noorden van het koor van de Heilig-Kruiskapel blijkt uit te komen. Hiermee is de reden voor de terugspringende buitenmuur meteen duidelijk: deze moest de Heilig-Kruiskapel ontzien. Oftewel, met de sloop van dat heiligdom werd geen rekening meer gehouden. Het Domkapittel was blijkbaar niet van zins zich door tegenwerking van het kapittel van Oudmunster van zijn bouwvoornemen af te houden en koos, net zoals het had gedaan in het geval van de doorgang tussen kerk en toren, eieren voor zijn geld.<sup>5</sup> Het schip zou daarmee een onregelmatige vorm krijgen, maar het zou hoe dan ook worden voltooid, en wel volgens een alternatief plan op de krappe ruimte die ten noorden van de Heilig-Kruiskapel beschikbaar was. Opvallend is dat die ruimte maximaal benut



Afb. 1. Plattegrond van de Dom in de zestiende eeuw. De vier onvoltooide noordwestelijke kapellen met aangrenzende zijbeuktraveeën zijn grijs gearceerd. Ten zuiden van het schip staat de Heilig-Kruiskapel verdere uitbouw in de weg. De diagonaal verlopende grensmuur tussen de twee kapittels is wat betreft het gedeelte ten noorden van de Heilig-Kruiskapel hypothetisch en mijns inziens onjuist weergegeven. Q = Zoudenbalchkapel. Het consistorie van de bisschop bevindt zich direct ten zuiden van de Domtoren. (A. de Groot, *De Dom te Utrecht in de zestiende eeuw. Inrichting, decoratie en gebruik van de katholieke kathedraal*, Utrecht 2011, 330)



Afb. 2. Plattegrond van de westgevel van het transept, de drie zuidelijke schipkapellen met aangrenzende zijbeuktraveeën en het Leesmuseum (detail). Links de Zoudenbalchkapel. De verspringende muuraanzet is rood omcirkeld. Anonieme pentekening, ca. 1840 (*Het Utrechts Archief, Topografische atlas, Hc 27*)

werd. De geplande kapel zou zo dicht bij het koor van de Heilig-Kruiskapel komen te staan, dat het fundament tegen dat van die kapel zou moeten worden gelegd.

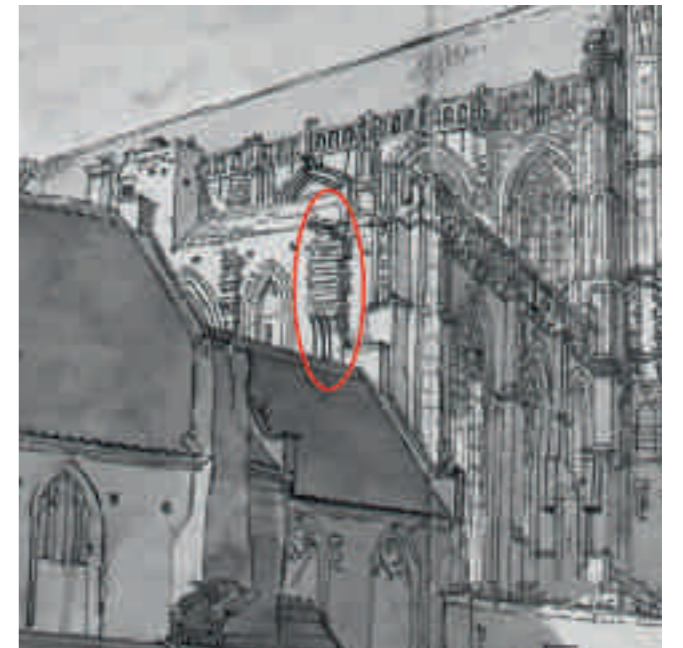
#### Noodzakelijke uitbreiding

De beoogde omvang van de kapel naast de Zoudenbalchkapel is dus met zekerheid te reconstrueren, maar bij de verdere planning doet zich een probleem voor. Als de volgende travee op dezelfde wijze naar het westen zou worden doorgetrokken, dan zou deze toch weer met de Heilig-Kruiskapel in aanvaring komen. Voor de tweede zijbeuk van het schip stond de noordelijke dwarsarm van de kapel namelijk in de weg. Toch is het niet aannemelijk dat er alleen een alternatief plan werd ontwikkeld voor de travee naast de Zoudenbalchkapel, waarbij ervan werd uitgegaan dat de drie westelijke traveeën voor altijd in provisorische toestand gehandhaafd zouden blijven.

Deze provisorische toestand van de zuidwand van het schip blijkt uit de genoemde tekening van De Beyer, evenals een andere tekening van dezelfde auteur, nu vanuit het zuidoosten (afb. 4). De afbeeldingen tonen onmiskenbaar dat bij de bouw van de eerste zuidelijke schipzijbeuk, in 1485 en de daaropvolgende jaren, inderdaad gerekend was op uitbreiding naar het zuiden. De scheibogen zijn gedicht met tijdelijke bakstenen vulmuren, het ruwe metselwerk als aanzet voor de zuidelijke voortzetting van de westmuur en de aftekening van gewelven en gordelbogen zijn goed zichtbaar, evenals de opgemetselde 'daksteunen' op de scheibogen van de zijbeuk. Vooral die steunen zijn in dit verband interessant. Ze maken in feite onderdeel uit van de luchtboogstoelen die op de binnenste helft van de gordelbogen van de nog te bouwen buitenste zijbeuk hadden moeten rusten. Dit blijkt uit de situatie die tot stand kwam bij de wel gerealiseerde oostelijke schipkapellen. Daar bevond zich één complete luchtboogstoel aan de noordzijde, en de onderbouw van enkele andere aan



Afb. 3. Heilig-Kruiskapel (voorgond) en Dom vanuit het zuidwesten. Rechts achter de kapel de drie gespaard gebleven schipkapellen met daarachter het transept van de Dom. Boven de kapel steken de aanzetten van de luchtboogstoelen uit. Geheel links is de doorgang tussen Domkerk en toren, bedongen door het kapittel van Oudmunster. Tekening door Jan de Beyer, 1745 (*Den Haag, Koninklijke verzamelingen, MCS/178*)



Afb. 3a. Detail van afbeelding 3. De verspringende muuraanzet is rood omcirkeld



Afb. 4. Dom en Heilig-Kruiskapel vanuit het zuidoosten (detail). Rechts de drie voltooide zuidelijke schipkapellen waaronder de Zoudenbalchkapel, links van het midden (met tuitgevels) de Heilig-Kruiskapel. Daartussenin verrijst de zuidelijke arcade van de eerste schipzijbeuk met daarop de aanzetten van de luchtboogstoelen. Tekening door Jan de Beyer, 1745 (Den Haag, Koninklijke Verzamelingen, MCS/177)

weerszijden van het middenschip (afb. 5). Hieruit volgt dat de zuidwaartse uitbouw niet alleen esthetisch wenselijk was, maar ook bouwkundig onontbeerlijk. De luchtbogen zouden in de toekomst immers het geprojecteerde stenen gewelf van het middenschip moeten schragen. Met andere woorden, zonder zuidelijke uitbouw kon het middenschip niet worden voltooid.

#### Twee varianten

Er zal dus een oplossing bedacht zijn voor de drie westelijke traveeën. Hoe zou deze oplossing eruit gezien kunnen hebben? Bestond er een mogelijkheid om de beoogde zuidwaartse uitbreiding te realiseren met behoud van de Heilig-Kruiskapel? Er dienen zich twee alternatieven aan.

Een van deze oplossingen zou kunnen zijn om alleen de noordelijke dwarsarm van deze kapel te laten afbreken. Er zou dan voldoende ruimte ontstaan voor een tweede zijbeuk over de hele lengte van het schip. Architectonisch zou dit de meest bevredigende oplossing bieden. Het probleem blijft dat voor de sloop nog altijd medewerking vereist was van het kapittel van Oudmunster.<sup>6</sup> Een andere oplossing zou zijn om op de plaats van de geprojecteerde tweede zijbeuk drie kapellen te bouwen met de diepte van de geplande kapel naast de Zoudenbalchkapel. Deze diepte zou voldoende zijn om op de scheimuren de noodzakelijke luchtboogstoelen te plaatsen. De vorm van het schip zou er nog onregelmatiger door worden, maar in het geval dat de Heilig-Kruiskapel in zijn geheel moest blijven bestaan, was dit de enige optie.

Welke variant ook werd gekozen, de vraag is of een dergelijk, op de omstandigheden toegesneden plan van meet af aan in de bedoeling heeft gelegen, in de wetenschap dat er geen ruimte was voor volledige uitbouw. Of zouden deze plannen het gevolg



Afb. 5. Gezicht op de schipruïne vanuit het noordwesten in de richting van de zuidelijke kapellen. Duidelijk zichtbaar is de luchtboogstoel die op een gordelboog van de tweede zijbeuk rust. Het gedeelte van de luchtboogstoel rechts van het poortje correspondeert met de 'daksteunen' op de tekeningen van Jan de Beyer. Tekening door Herman Saffleven, 1674 (Het Utrechts Archief, collectie beeldmateriaal, 28627)

zijn van een planwijziging, waarbij men aanvankelijk rekende op afbraak van de Heilig-Kruiskapel en later tot de conclusie kwam dat die afbraak niet haalbaar was? De gegevens die hier licht op zouden kunnen werpen zijn bijzonder schaars, maar uit de bewaard gebleven Dombouwrekeningen blijkt dat in 1491 of 1492, terwijl de bouw van het schip in volle gang was, vertegenwoordigers van het Domkapittel nog onderhandelingen voerden om de kapel in zijn geheel verplaatst te krijgen.<sup>7</sup> Dit is de enige mij bekende schriftelijke bron waaruit blijkt dat het Domkapittel daadwerkelijk heeft aangestuurd op afbraak van de Heilig-Kruiskapel. Het zou erop kunnen wijzen dat oorspronkelijk inderdaad een volledige, regelmatige uitbouw van het schip ter plaatse van de Heilig-Kruiskapel was voorzien.

Het is niet bekend wanneer begonnen werd met de bouw van de wél gerealiseerde zuidelijke schipkapellen, waaronder de Zoudenbalchkapel met de terugspringende muuraanzet. Een bouwbegin lang na 1500 is in elk geval niet aannemelijk, want de kapellen werden in 1508 gewijd.<sup>8</sup> Het veronderstelde stuklopen van de onderhandelingen tussen de twee buurkapittels over de verplaatsing van de Heilig-Kruiskapel en de naar aanleiding daarvan doorgevoerde planwijziging met betrekking tot het

schip zijn dus mogelijk te dateren tussen 1491/1492 en circa 1500. Het nieuwe ontwerp zou daarmee nog tot stand zijn gekomen onder Cornelis de Wael, dombouwmeester van 1476 tot 1505 en ontwerper van het schip.

#### Immunitetsgrens

Een volledige of gedeeltelijke sloop van de Heilig-Kruiskapel zou overigens nog niet volstaan hebben voor verdere voltooiing van de Dom. Daarvoor was ook overdracht aan het Domkapittel nodig van de grond waarop de kapel stond, of op zijn minst de toestemming om op die grond te bouwen. Die behoorde immers van oudsher tot de immunitet van Oudmunster. De twee kapittels op het Domplein kwamen voort uit de gemeenschap van geestelijken die Willibrord had gesticht binnen de overblijfselen van het Romeinse castellum ter plekke van het huidige Domplein. Uiterlijk in de tiende eeuw vond de opsplitsing van deze gemeenschap plaats in twee afzonderlijke kapittels met elk een eigen immunitetsgebied.<sup>9</sup> Een broederschapverband tussen de beide colleges bleef altijd bestaan, maar tegen het einde van de vijftiende eeuw leek, mede als gevolg van de bouwambities van de Dom, de onderlinge verstandhouding danig bekoeld te zijn.

Over de oorsprong van de Heilig-Kruiskapel, die sta-in-de-weg ingeklemd tussen de Dom en de Sint-Salvator (de hoofdkerk van het kapittel van Oudmunster), bestaat allerminst consensus.<sup>10</sup> Over haar (latere) functie is daarentegen wel het een en ander bekend. De kapel speelde een rol in de liturgie van Oudmunster en diende onder meer als grafkapel voor belangrijke geestelijken van het kapittel. De proost van Oudmunster bezat het collatie-recht over de kapel, maar moest anderzijds voor het onderhoud zorg dragen.<sup>11</sup> In een oorkonde van 25 mei 1294, waarin de broederschap tussen beide kapittels werd vernieuwd, werden ook de rechten van Oudmunster ten aanzien van de kapel bevestigd, maar tegelijkertijd werd de mogelijkheid geopend voor hoge geestelijken van de Dom om er te worden begraven.<sup>12</sup> Verdere aanspraken schijnt het Domkapittel echter nooit op de kapel te hebben gemaakt.

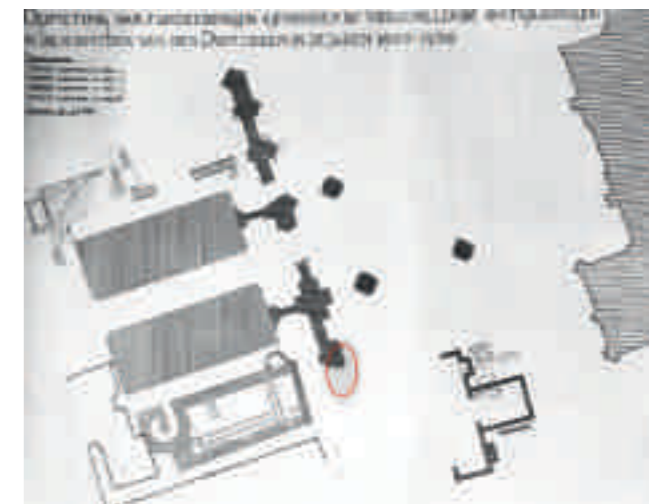
De Heilig-Kruiskapel behoorde dus tot Oudmunster, maar hoe zat dat met de grond tussen de Dom en deze kapel? Waar liep de grens tussen de beide kapittels nu eigenlijk precies? En in hoeverre kon de Dom zijn bijgestelde bouwambities op eigen grondgebied verwezenlijken? Bestudering van de schriftelijke bronnen brengt ons tot het volgende beeld.<sup>13</sup> Vanuit het westen sloot de immunitetsgrens aan op de zuidwesthoek van de gerealiseerde zuidelijke schipzijbeuk van de Dom. Vanaf dit punt schijnt zij zuidwaarts afgebogen te zijn naar de Heilig-Kruiskapel, om haar loop langs de noordzijde van dit heiligdom te vervolgen. Waar de grens tussen Dom en kapel precies liep is echter niet te achterhalen. De relevante archiefstukken zijn moeilijk te interpreteren en geven geen eenduidig beeld. Bij de opgravingen op het Domplein in de twintigste eeuw is ter plaatse niets gevonden wat op het fundament van een grensmuur zou kunnen duiden, zoals dat wel het geval is ten zuidoosten van de Heilig-Kruiskapel. Overigens is juist ten noorden van het schip van de Heilig-Kruiskapel een deel van de bodem nooit onderzocht.<sup>14</sup>

Kort voor 1485 moest het consistorie van de Domproost het veld ruimen ten behoeve van de bouw van het schip. Misschien was de sloop nodig om het graven van de kuilen voor de zware pijlerfunderingen van het schip mogelijk te maken. Het consistorie bevond zich naast de Heilig-Kruiskapel, recht tegenover het naast de Domtoren gesitueerde bisschoppelijke consistoriegebouw, dus in feite precies daar waar de zuidelijke uitbouw van het schip gepland was (afb. 1). Het schijnt (gedeeltelijk?) op grond van Oudmunster te hebben gestaan.<sup>15</sup>

Dat althans een stukje van het beoogde bouwterrein tussen Dom en Heilig-Kruiskapel tot Oudmunster toebehoorde, lijkt dus aannemelijk. Uit bovenstaande blijkt echter ook dat het niet uitgesloten was om tot overeenstemming te komen over het gebruik van elkaars grond. Men zou dan ook verwachten dat de grond van Oudmunster die vrijkwam door de sloop van het consistorie ten behoeve van het schip, opnieuw voor derden beschikbaar zou kunnen komen, in dit geval het Domkapittel. Bovendien hadden er in het verleden al grenscorrecties en uitruil van grondstukken tussen de twee kapittels plaatsgevonden.<sup>16</sup>

#### Grenscnflict

In de praktijk verliep het allemaal niet zo soepel. Toen in 1485 de bouw van het schip aan de westzijde begon, ontstond er al gauw een geschil. Onder protest van de heren van Oudmunster werd de pijler op de zuidwesthoek van de eerste zijbeuk deels nog net op hun grondgebied opgetrokken. Verdere voortgang van de bouw wisten zij middels een juridische procedure te verhinderen.<sup>17</sup> Ook hieruit blijkt dat uitbreiding naar het zuiden onmogelijk was zonder schending van het terrein van Oudmunster. Toch moet het Domkapittel lange tijd zeker zijn geweest van zijn zaak, want zoals we hebben gezien werd bij de gehele verdere bouw van de eerste zijbeuk gerekend op aansluiting naar het zuiden.



Afb. 6. Opgravingen op het Domplein. Het zuidelijke deel van de westmuur van het schip (donker) werd al in juli 1908 opgegraven. Tekening door W. Stoker in Het Utrechts Archief (foto Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, objectnummer 56961)

Uit de beschikbare gegevens blijkt dat het Domkapittel aanvankelijk gewoon was begonnen te bouwen zonder dat er een overeenkomst met de zuiderburen was bereikt. Dat wil niet zeggen dat zo'n overeenkomst bij voorbaat kansloos was, maar misschien zetten de heren van Oudmunster hoog in, in de wetenschap dat hun collega's van de Dom er veel aan gelegen was hun kathedraal te kunnen voltooiën. Nog in 1507 beklagde het kapittel van Oudmunster zich erover dat er geen genoegdoening was gegeven voor de pijler op zijn grondgebied.<sup>18</sup> Het 'grensconflict' was toen dus nog altijd niet opgelost. Het had ook geen prioriteit, er viel nog genoeg te bouwen aan het schip en de oplossing kon nog wel even op zich laten wachten.

Ondertussen waren de spanningen echter wel opgelopen. De klacht van Oudmunster over uitblijvende genoegdoening stond namelijk niet op zichzelf. Tot ongenoegen van dat kapittel lieten de Domheren tegen de muren van de Heilig-Kruiskapel kalk bereiden, waardoor het gebouwtje vochtschade opliep. De Domfabriek had bovendien twee kalkloodsen gebouwd die met balken en ankers in de kapelmuur waren bevestigd. Hierbij waren een paar vensters afgedekt waardoor er minder licht in de kapel binnenviel.<sup>19</sup> Met enig cynisme zou men een rancuneuze opzet van het Domkapittel kunnen vermoeden, ingegeven door de weinig coöperatieve houding van Oudmunster bij hun bouwproject. Zouden de Domheren de ongewenste kapel bewust schade hebben willen toebrengen? Om hun pesterijen kracht bij te zetten, beweerden zij in reactie op de klachten van Oudmunster dat de kapel aan beide kanten gezamenlijk toebehoorde omdat zij er allebei hun geestelijken mochten begraven, terwijl bovendien de collatie van de kapel (het recht om predikanten te benoemen) geen zaak was van het kapittel maar van de proost van Oudmunster.<sup>20</sup>

Het is de vraag, gezien de opstelling van Oudmunster in het conflict rondom de schippijler, of dat kapittel gemakkelijk te bewegen zou zijn tot de afbraak van de noordelijke dwarsarm van de Heilig-Kruiskapel en overdracht van de grond aan de Dom. Die optie komt in de archiefbronnen voor zover bekend ook niet voor. Nu het Domkapittel had besloten niet te wachten op de gewenste verplaatsing van de volledige kapel, zal het waarschijnlijk ook niet zijn gaan speculeren op de afbraak van een deel daarvan.

### Westelijke aansluiting

In 1908 werd het zuidelijke deel van de westmuur van het schip opgegraven door F.J. Nieuwenhuis (afb. 6).<sup>21</sup> Aan het zuidelijk uiteinde van het fundament, precies ter plaatse van de pijler die rond 1485 deels op grond van Oudmunster moet zijn opgetrokken, bevindt zich nog een kleine aanzet naar het zuiden, niet in het verlengde van de westmuur maar iets ten oosten daarvan. Het lijkt geen logische plaats voor een steunbeer. De opgravingstekening suggereert een afgewerkt fundament dat niet verder doorloopt naar het zuiden. Toch is het opvallend dat, indien de zuidelijke schipkapellen doorgetrokken zouden worden naar het westen, juist bij deze aanzet de aansluiting op de westmuur zou plaatsvinden.

Vergelijken we de situatie met die aan de noordzijde, dan zien we dat daar het westelijke fundament van de geplande kapellen-

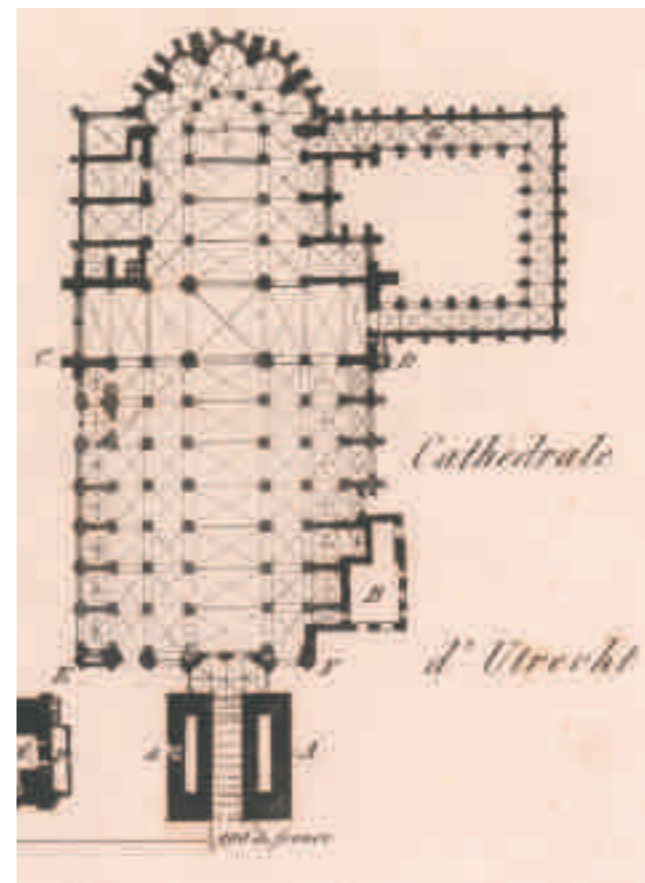
reeks duidelijk zwaarder is uitgevoerd dan dat van de twee zijbeuken. Terwijl in de westmuur van alle zijbeuken een diepe vensternis werd uitgespaard die bovengronds ook bekend is uit oude afbeeldingen, lijkt dat bij de noordwestelijke kapel niet het geval te zijn. Uiteraard ligt de (waarschijnlijk blind bedoelde) buitenmuur van de kapel desondanks in één lijn met die van de zijbeuken.

De aanzet in het fundament aan de zuidzijde vormt mogelijk de oplossing voor het grensconflict met Oudmunster. Een iets naar het oosten terugspringende westmuur, nog zwaar genoeg voor een kapel zonder westvenster. De grensmuur tussen beide kapitels moet in dat geval samengevallen zijn met de oude muur die vanaf de zuidwesthoek van het schip naar het zuiden liep (afb. 1). Het lijkt een interessante gedachte, maar deze hypothese wordt niet gestaafd door de tekening van De Beyer van Dom en Heilig-Kruiskapel vanuit het zuidwesten (afb. 3). Achter de grote schoorsteen van het huis tussen beide kerkgebouwen verrijst de zware westmuur van het schip zonder duidelijk te interpreteren sporen van afwerking, bijvoorbeeld door middel van hoekblokken. Als we De Beyer op dit punt mogen vertrouwen, moet de reden voor de onregelmatige fundering elders gezocht worden. Misschien is het uitstekende fundament nu juist op te vatten als de noordzijde van een volgende vensternis. Dat strookt ook beter met een datering van het aangepaste bouwplan na 1491/1492. De bestudering van de fundamentopgraving blijkt daarmee helaas een dood spoor.

### Christiaan Kramm

Het onderwerp van dit artikel bracht een interessante plattegrond en opstand van de Dom in herinnering, in 1823 vervaardigd door de jonge Utrechtse schilder en architect Christiaan Kramm en afgedrukt in Carl Friedrich von Wiebekings *Theoretisch-Practische Bürgerliche Baukunde* (afb. 7 en 8).<sup>22</sup> Kramm maakte zijn plattegrond, inclusief een reconstructie van het schip, in een tijd dat enkele restanten van dat ingestorte bouwdeel nog overeind stonden, evenals de Heilig-Kruiskapel – beide werden pas enkele jaren later opgeruimd. Vreemd genoeg zijn deze afbeeldingen onbekend in de literatuur over het Domcomplex.<sup>23</sup>

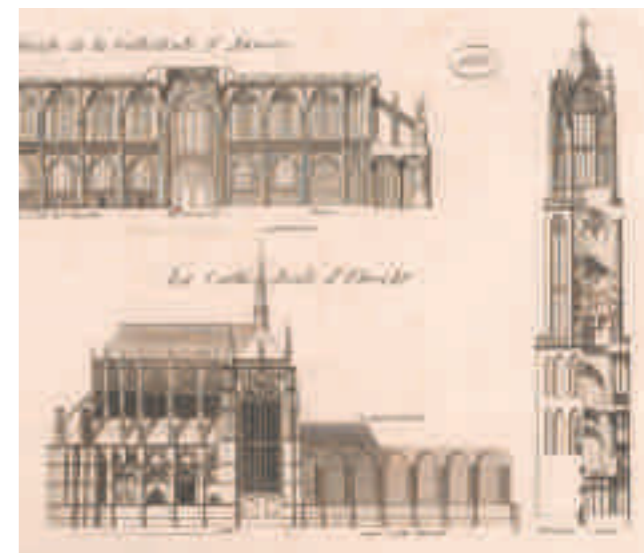
De plattegrond geeft een nooit gerealiseerde weergave van het voltooide schip, enigszins verwant aan de voorgestelde oplossing met de drie westelijke kapellen zonder tweede zijbeuk. Opvallend is dat bij Kramm de Heilig-Kruiskapel als het ware is ingekapseld door schipkapellen. Aangezien Kramms opstandtekening de nodige ongerijmdheden en verzinsels te zien geeft, moet niet al te veel waarde gehecht worden aan de eigenzinnigheden in de plattegrondreconstructie. Zo tekent hij de kapellen even diep als de tweede zijbeuk, hoewel daar in werkelijkheid geen ruimte voor was. De uitvoering zoals Kramm die weergeeft, waarbij de muren van de Heilig-Kruiskapel deels zouden dienen als buitenmuren van de schipkapellen, is constructief nogal onwaarschijnlijk, al was het maar vanwege de relatief lichte fundering van de Heilig-Kruiskapel. Maar interessant is dat Kramm zijn schipkapellen precies laat aansluiten op de door hem correct weergegeven muuraanzet tegen de westwand van de Zoudenbalchkapel, die hij uit eigen aanschouwing kende. Het is



Afb. 7. Plattegrond van de Dom. B = Heilig-Kruiskapel. Gravure naar een opmetingstekening van Christiaan Kramm, 1823 (C.F. von Wiebeking, *Theoretisch-Practische Bürgerliche Baukunde*, deel 3 (atlas), München 1825, plaat 113. Universiteit van Amsterdam, Bijzondere Collecties, OTM: OL 63-1196)

opvallend dat Kramm hier kapellen tekent in plaats van een tweede zijbeuk, terwijl hij kennelijk wel van mening was dat daarvoor ruimte was. Hij kon nog met eigen ogen de pijlers van de zuidelijke zijbeukarcade inspecteren, waarvan wij geen duidelijke afbeelding bezitten. Misschien waren hier wel de aanzetten voor kapelzijmuren aanwezig. Dat zou dan echter weer strijdig zijn met de veronderstelling dat pas na 1491/1492 de planwijziging voor het schip werd doorgevoerd, want deze pijlers werden kort na 1485 opgericht.

Kwam Kramm tot zijn interpretatie op basis van veldsporen, aangevuld met fantasie, of heeft hij ook oudere, thans verloren bronnen tot zijn beschikking gehad? Voor de reconstructie van de plattegrond van de noordelijke schipkapellen kreeg hij bijvoorbeeld toestemming de bekende serie ruinetekeningen van Herman Saftleven thuis te bestuderen.<sup>24</sup> Kramm heeft de meest westelijke van de zuidelijke kapellen heel smal weergegeven en niet doorgetrokken tot aan de westgevel van het schip. Dit herinnert aan een oplossing die het grensconflict met Oudmunster uit de weg moest gaan. Constructief zou de oplossing op deze wijze uitgevoerd opnieuw niet wenselijk zijn. Ten slotte tekent Kramm ter plekke van de kapel naast de Zoudenbalchkapel een portaal. Zoals gezegd



Afb. 8. Opstand/doorsnede van de Dom vanuit het noorden. Gravure naar een opmetingstekening van Christiaan Kramm, 1823 (C.F. von Wiebeking, *Theoretisch-Practische Bürgerliche Baukunde*, deel 3 (atlas), München 1825, plaat 120. Universiteit van Amsterdam, Bijzondere Collecties, OTM: OL 63-1196)

kende Kramm de benedenzone van de hier besproken muuraanzet en hij kan daaruit de juiste bouwkundige conclusie hebben getrokken. Toch lijkt een groot portaal op deze plaats niet waarschijnlijk.<sup>25</sup> Samenvattend kan worden gezegd dat Kramms reconstructie boeiende elementen bevat die deels wellicht in de juiste richting wijzen, maar als geheel onbetrouwbaar is.

Eén auteur na Kramm blijkt zich bewust geweest te zijn van de muuraanzet aan de Zoudenbalchkapel, Th. Haakma Wagenaar. Dit blijkt uit een door hem gepubliceerde plattegrond met twee doorsneden van het verdwenen schip, waarop hij de omtrek van een aangepast zuidelijk bouwplan heeft aangegeven, uitgaande van de muuraanzet tegen de Zoudenbalchkapel.<sup>26</sup> Haakma Wagenaar opteerde voor een tweede schipzijbeuk, zonder op de kwestie in te gaan. Hij verkeerde echter ten onrechte in de veronderstelling dat de noordelijke dwarsarm van de Heilig-Kruiskapel vóór de bouw van het schip al verdwenen was.<sup>27</sup> De schetsen die Cornelis van Hardenbergh tijdens de afbraak van de kapel in 1826 maakte, bewijzen dat de dwarsarm tot dat moment heeft bestaan (afb. 9).

### Conclusie

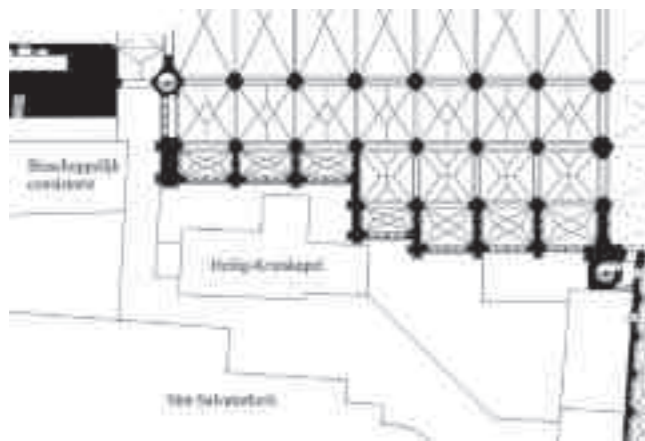
In 1510 trok de Domfabriek een nieuwe bouwloods op tegen de reeds gerealiseerde zuidelijke zijbeuk, waaruit blijkt dat de verdere uitbouw aan deze kant toen weliswaar gepland, maar nog altijd niet aanstaande was.<sup>28</sup> Tot de daadwerkelijke verwezenlijking van de vier zuidelijke traveeën is het uiteindelijk niet gekomen. Bij de opgravingen ter plekke op het Domplein zijn zelfs nergens funderingsresten aangetroffen die hiermee in verband kunnen worden gebracht.<sup>29</sup>

Uitstel werd in feite al bij het begin van de bouw rond 1485 afgedwongen door het kapittel van Oudmunster, dat niet accep-



Afb. 9. De Heilig-Kruiskapel vanuit het noordoosten tijdens de afbraak. Het koor (links) is al gesloopt. Het schuin naar voren stekende bouwdeel is de noordelijke dwarsarm. Schets van Cornelis van Hardenbergh, 1826 (Het Utrechts Archief, collectie beeldmateriaal, 37547)

teerde dat het Domkapittel zijn kathedraal zonder schadeloosstelling zou uitbreiden op hun grondgebied. Deze tegenslag vormde voor het Domkapittel in eerste instantie geen aanleiding zijn plannen te herzien. De aanwezigheid van de Heilig-Kruiskapel betekende een veel groter struikelblok. Het leidde er uiteindelijk toe dat het Domkapittel een alternatief bouwplan ontwikkelde dat het voor reëel uitvoerbaar hield, want bij de bouw van de Zoudenbalchkapel werd hiervoor de aanzet gegeven. De doorslaggevende reden voor het uiteindelijke afstel van de bouw kan dan mede gelegen hebben in de fasering van de totstandkoming van het schip. De schipkapellen zouden in vier etappes gerealiseerd worden: eerst de drie oostelijke aan de noordzijde, daarna de corresponderende aan de zuidzijde, vervolgens werd een begin gemaakt met de vier westelijke aan de noordzijde, maar deze werden nooit voltooid.<sup>30</sup> De zuidzijde zou dan eenvoudigweg nog niet aan de beurt zijn gekomen toen de inkomstenbronnen van het Domkapittel rond 1525 vrij plotseling opdroogden.



Afb. 10. Hypothetische reconstructie van de geplande zuidelijke helft van het schip. Tekening door de auteur uitgaande van de plattegrond in E.J. Haslinghuis en C.J.A.C. Peeters, *De Dom van Utrecht*, Den Haag 1965, fig. 24

Op grond van de verzamelde gegevens is helaas niet met zekerheid vast te stellen welke variant van het alternatieve plan het Domkapittel voor ogen had voor voltooiing van de zuidkant van het schip. Wel is het mogelijk een reconstructieplattegrond te maken van het aangepaste ontwerp zoals dat tussen 1491 en circa 1500 kan zijn ontstaan, in dit geval uitgaande van de variant met ondiepe kapellen (afb. 10). De afbraak in 1847 van de Zoudenbalchkapel met de terugspringende buitenmuuraanzet is er de oorzaak van dat een dergelijke bouwkundige oplossing nooit is vermoed in de tijd dat men de bouwgeschiedenis van de Dom begon te bestuderen. Het blijft desondanks opmerkelijk hoe één veronachtzaamde muuraanzet kan leiden tot een hypothetische reconstructie van het middeleeuwse ontwerp. Een ontwerp dat getuigt van realiteitszin en improvisatievermogen, maar waarbij het woekeren was met de ruimte.

#### Noten

- De Stichting Voorbereiding Herbouw Schip Domkerk ontwikkelt een plan om het schip op authentieke wijze te herbouwen.
- Het Utrechts Archief (HUA), Topografische atlas, Hv 27 (A); HUA, Topografische atlas, Hc 27; HUA, Topografische atlas, Hc 28.
- E.J. Haslinghuis en C.J.A.C. Peeters, *De Dom van Utrecht*, Den Haag 1965. Hun beschrijving van het verdwenen schip op pagina's 332 tot 336 is op bepaalde punten bovendien achterhaald en onjuist. Ook andere werken bleken onbruikbaar voor deze studie; ik noem hier slechts F.J. Nieuwenhuis, *De Dom te Utrecht*, Den Haag 1902; S. Muller Fz., *Het schip van den Dom van Utrecht (ingestort in 1674)*, Den Haag 1905; S. Muller Fz., *De Dom van Utrecht*, Utrecht 1906; W.H. Vroom, *De financiering van de kathedraalbouw in de middeleeuwen, in het bijzonder van de Dom van Utrecht*, Maarssen 1981.
- Ook de middenmontant van een geplande blinde tracering in deze nis lijkt afgebeeld te zijn. De dagkanten van de nis zijn ook op de in noot 1 genoemde plattegronden af te lezen.
- Het kapittel van Oudmunster volhardde in zijn recht van overpad tussen Domkerk en -toren, waardoor beide bouwdelen op maaiveldniveau niet op elkaar konden aansluiten.
- De mogelijkheid van deze variant ontstond tijdens een gesprek met de heer F. Kipp, bouwhistoricus van de gemeente Utrecht, op 24 januari 2012 naar aanleiding van het onderwerp van dit artikel. De zuidelijke dwarsarm van de Heilig-Kruiskapel was al in een eerder stadium (veertiende eeuw?) verdwenen.
- N.B. Tenhaeff en W. Jappe Alberts, *Bronnen tot de bouwgeschiedenis van den Dom te Utrecht*, deel II, stuk 2, 's-Gravenhage 1969, 334: 'Item solvi cuidam nuncio misso in Gorinchem ex commissione dominorum apud magistrum Iohannem Marschinck ad consulendum super structura capelle sancte Crucis ad alium locum ponende.' De bouwtekeningen van de Dom maken nog enkele keren melding van onderhandelingen met Oudmunster aangaande de Dombouw, zie dezelfde bron, 132 (rekeningen over 1484/1485) en 238 (1487/1488). Vroom 1981 (noot 3), 241 betreft deze posten op de nagestreefde verplaatsing van de Heilig-Kruiskapel, maar de onderhandelingen kunnen evengoed betrekking hebben op de verderop ter sprake gebrachte kwestie rond een schippijler.
- A. de Groot, *De Dom van Utrecht in de zestiende eeuw. Inrichting,*

*decoratie en gebruik van de katholieke kathedraal*, Utrecht 2011, 16. De dateringen van de zuidelijke schipkapellen in eerdere publicaties, waaronder Haslinghuis en Peeters 1965 (noot 3), 343, lopen uiteen en zijn onbetrouwbaar.

- Zie hierover K. van Vliet, *In kringen van kanunniken. Munsters en kapitels in het bisdom Utrecht 695-1227*, Zutphen 2002, 168-175.
- De discussie over de oorsprong van de kapel doet voor het onderwerp van dit artikel niet ter zake. Verwezen wordt onder meer naar de bijdragen van H.L. de Groot, R. Rijntjes en C.J.C. Broer en M.W.J. de Bruijn naar aanleiding van de hernieuwde opgraving van de Heilig-Kruiskapel in 1993 in het themanummer over het Domein van *Bulletin KNOB* 93 (1994) 4/5, en verder naar de bijdragen van C. van Rooijen in *Bulletin KNOB* 99 (2000) 3, 62-68, en van C.J.C. Broer en M.W.J. de Bruijn in *Bulletin KNOB* 107 (2008) 3, 81-89.
- Zie verder C.J.C. Broer en M.W.J. de Bruijn, *De eerste kerken in Utrecht: Sint-Thomas, Sint-Salvator, Sint-Maarten*, Utrecht 1995, 49-51 en B. van den Hoven van Genderen, *De Heren van de Kerk. De kanunniken van Oudmunster te Utrecht in de late middeleeuwen*, Zutphen 1997, 503.
- S. Muller Fz. e.a. (red.), *Oorkondenboek van het Sticht Utrecht tot 1301*, V, Utrecht 1959, nr. 2631.
- Zie over deze materie M.W.J. de Bruijn, *Husinghe ende hofstede*, Utrecht 1994, 165-171. De heer De Bruijn wees mij op verschillende archiefstukken en was mij behulpzaam bij de interpretatie ervan, waarvoor ik hem veel dank verschuldigd ben.
- Met veel dank aan de heer H. Wynia, archeoloog van de gemeente Utrecht, die mij behulpzaam was bij het duiden van de oorspronkelijke opgravingstekeningen. Publicaties over opgravingen op het Domein bleken onbruikbaar, omdat zij nauwelijks aandacht schenken aan de laat-Middeleeuwse situatie.
- A. de Groot, 'Een droom van een Dom. De Dom van Adelbold II, bisschop van Utrecht', *Jaarboek Oud-Utrecht*, Utrecht 1998, 23; De Groot 2011 (noot 8), 167; bron: HUA, 216, Domkapittel, inv. nr. 570: '[...] quod fuit quondam consistorium domini prepositi et archidiaconi Traiectensis circa capellam Sancte Crucis in opposito consistorii episcopalis et illo consistorio prepositus et archidiaconus Traiectensis et suus officialis pro tempore pacifice usi sunt in sua iurisdictione exercenda, absque contradictione quacunq[ue] prefatorum dominorum sancti Salvatoris [...]'
- Ter voorbereiding van de bouw van de Domtoren werd in 1320 de grens van een perceel van Oudmunster ten noorden van het bouwterrein aangepast; in 1399 kreeg het Domkapittel hetzelfde perceel door ruil in eigendom; zie De Bruijn 1994 (noot 13), 158-163.
- HUA, 216, Domkapittel, inv. nr. 570: 'certam columnam et murum ecclesie sue iuxta cratem ecclesie sancti Salvatoris, ex opposito consistorii domini reverendissimi Traiectensis'; 'Doe die heren vanden doem lieten leggen die pleern mit die muyr bi onsen roester, so meyster Reyneer, vice decanus, nunciavi eis novum opus tandem [...]'
- HUA, 216, Domkapittel, inv. nr. 570.
- HUA, 223, Oudmunster, inv. nr. 467; zie ook Broer en De Bruijn 1995 (noot 11), 52-53.
- HUA, 216, Domkapittel, inv. nr. 570; zie ook De Bruijn 1994 (noot 13), 168.
- Zie over deze opgraving S. Muller Fz., 'Het schip van den Dom van Utrecht', *Bouwkunst. Tweemaandelijksch Tijdschrift* 1 (1909), 160-167.
- C.F. von Wiebeking, *Theoretisch-Practische Bürgerliche Baukunde*, deel 3 (atlas), München 1825, plaat 113 en 120. Over het auteurschap

van Christiaan Kramm (1797-1875) zie J.J.F. Wap, 'Levensberigt van den schrijver' in: C. Kramm, *De levens en werken der Hollandsche en Vlaamsche kunstschilders, beeldhouwers, graveurs en bouwmeesters, van den vroegsten tot op onzen tijd*, Amsterdam 1857, 3-4.

- De afbeeldingen blijken niet geheel onbekend in de kunsthistorische literatuur in ruimere zin. Ze zijn eerder afgedrukt bij T. Boersma, 'Tijdvakken van een ver verleden welke wij alzo hopen te zien herleven'. Christiaan Kramm en zijn betekenis voor het bouwkunst-onderwijs en het 'Gotische Architectuur-teekenen' aan de Utrechtse 'Stadsscholen voor Teeken- en Bouwkunde' 1822-1866', *De Sluisteen. Bulletin van het Cuypers Genootschap* 5 (1989), 83-113. Boersma behandelt ook de totstandkoming van deze tekeningen, die indirect geleid hebben tot de eerste grootschalige herstelwerkzaamheden aan de Dom.
- Kramm 1857 (noot 22), 1436-1437. Saftleven maakte kort na de instorting van het schip in 1674 een serie documentaire tekeningen van de ruïne.
- Mondelinge mededeling op 8 februari 2012 van de heer A. de Groot, die ik voor deze en andere aanwijzingen zeer erkentelijk ben.
- Restauratie vijf hervormde kerken in de binnenstad van Utrecht, Jaarverslag 3, 1973/1974*, 50 (afb.) en 51 (bijschrift). Th. Haakma Wagenaar (1908-1986) noemde deze planwijziging ook in een nooit gepubliceerde monografie over de Dom. Zijn zoon, de heer W. Haakma Wagenaar, liet mij het manuscript uit de nalatenschap van zijn vader inzien en wees mij op de tekening in het jaarverslag, waarvoor ik hem bijzonder erkentelijk ben.
- Th. Haakma Wagenaar, *Cursus kennisoverdracht - Dom*, s.l. [Utrecht] 1978-1980, 65.
- De Groot 2011 (noot 8), 168.
- Dat valt op te maken uit A.E. van Giffen e.a., *Opgravingen op het Domein te Utrecht, wetenschappelijke verslagen*, deel I en II, Haarlem 1934. De fundering van de muuraanzet tegen de Zoudenbalchkapel is wel teruggevonden.
- Deze bouwvolgorde van de oostelijke schipkapellen volgens De Groot 2011 (noot 8), 89. In 1517 zou zijn begonnen aan de vier noordwestelijke kapellen met aansluitende zijbeukvakken volgens Haslinghuis en Peeters 1965 (noot 3), 176.